



VBSK ^{1/2013} JETNEWS

Unabhängiges Organ des Verbandes der Besatzungen strahlgetriebener Kampflugzeuge der deutschen Bundeswehr e.V.

emotionslose **KILLER?**

ILA2012

Ein Nachtrag zur Luftfahrt-
ausstellung in Berlin.

Aussteiger

Was nach der Kündigung
kommt.

UNITED NATIONS

Tausche Jethelm gegen
blaues Barret.

ERFAHRUNG NUTZEN. SICHER UMZIEHEN.

SEIT JAHRZEHNEN



FÜR SIE IM EINSATZ!

Rahmenvertragspartner des BMVG
und AA weltweit.



ITO Bremen
ITO Berlin
ITO Frankfurt
ITO Hamburg
ITO Koblenz
ITO Köln
ITO München
ITO Potsdam
ITO Ramstein
ITO Alamogordo / USA
ITO El Paso / USA
ITO Phoenix / USA
ITO Washington D.C. / USA
ITO Wichita Falls / USA
ITO Basel / Schweiz
ITO Izmir / Türkei

BW-SERVICE-TEL.
Deutschland 0-800/486 91 00
USA/Kanada 1-800/592 91 00
beide Gebührenfrei!

Unser bekannter Service gilt für jeden Standort. Überlassen Sie nichts dem Zufall und lassen Sie Ihren Wohnortwechsel von einem kompetenten Fachteam durchführen!

www.ito-bremen.de

| Damaschkestraße 31 | 28307 Bremen | Tel. 0421-48 69 1-0 | Fax 0421-48 69 1-49 |

INHALT



6

ILA 2012

Ein Nachtrag zu aktuellen und zukünftigen Themen der Luftwaffe. Schwerpunkt - die unbemannten Fluggeräte.



12

Schritt nach Draussen

Die Hürde des vorzeitigen Ausstiegs aus der Fliegerei scheint für viele zu hoch. Einer der es dennoch gewagt hat berichtet.



17

Emotionslose Killer

Machen Drohnen das Töten wirklich einfacher? Und sehen die Piloten ihren Einsatz wirklich nur als ein Spiel?



26

UNAMID

Flyer können fast alles. Unter anderem auch als UN Blauhelm die Flugsicherheit im Sudan regeln.

- 2 ZUR SACHE - THOMAS WASSMANN
- 3 HISTORISCHES KALENDERBLATT
- 4 ZUR SACHE - CLAUS STEPHAN
- 5 ANDERE LÄNDER, ANDERE SITTEN
- 6 ILA 2012
- 10 ERST KOMMT DAS FRESSEN, DANN DIE MORAL (II)
- 12 MEIN SCHRITT NACH DRAUSSEN
- 17 EMOTIONSLOSE KILLER ?
- 19 ZIELGRUPPENTAGUNG LUFTWAFFE DBWV
- 24 BO41 - WER LÄNGER FLIEGT IST SELBER SCHULD
- 26 AVIATION SAFETY OFFICER BEI UNAMID

Impressum Jet News ist das Magazin des Verbandes der Besatzungen strahlgetriebener Kampfflugzeuge der Deutschen Bundeswehr e.V. (VBSK e.V.) // **Herausgeber** Verband der Besatzungen strahlgetriebener Kampfflugzeuge der Deutschen Bundeswehr e.V. (VBSK e.V.) // **Bankverbindung:** Deutsche Bank 24, BLZ: 215 700 24, KtoNr: 42 44 620 // **Erscheinungsweise** 1 x jährlich // **Auflage** 2500 Stück // **Redaktion** Chefredakteur: Holger Großmann e-mail: redaktion@jet-news.de, Redakteur Luftwaffe: Thomas Wassmann e-mail: luftwaffe@jet-news.de // **Redaktionsanschrift** Zur Harlebucht 7, D-26409 Wittmund, Voice/Fax: 0180 3 5518 15667 // **Online-Redaktion** Holger Großmann // **Druck** Eggers Druckerei & Verlag GmbH, Dührenkamp 1, 23774 Heiligenhafen, Tel.: 0 43 62 / 90 23-0, Fax: 0 43 62 / 90 23 46, info@eggers-druck.de // **Anzeigenverkauf/ Vertrieb** Firma Watt Wurm Werbung, Zur Harlebucht 7, D-26409 Wittmund, Tel.: 04462-23567, Fax : 04462-23567, e-mail: info@watt-wurmwerbung.de // **Beiträge von Mitgliedern der Redaktion oder freien Mitarbeitern geben die Ansicht der Verfasser und nicht notwendigerweise die offizielle Meinung des VBSK wieder. Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck darf nur mit vorheriger Einwilligung des VBSK erfolgen. Alle Anzeigenentwürfe sind urheberrechtlich geschützt. Die Redaktion haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos. // Titelbild, Fotografien, Illustrationen + Layout:** www.ichwardas.de **e-mail:** Nobody@jet-news.de, Nobody@vbsk.net // **www.vbsk.net // http://vbsk.net/jetN.html**

„Spannende“ Zeiten



Viele haben uns gefragt: „Wann kommt die nächste Jet News und gibt es den VBSK überhaupt noch?“ Vor lauter Umstrukturierung, Außerdienststellung von Waffensystemen, Truppenteilen und Standorten, Land- und Bundestagswahlen, Untersuchungsausschüssen und internationalen Abhöraffaires ist es schwer zu seinen Mitgliedern, Politikern, Medienvertretern oder anderen Zielgruppen durchzudringen. Aber die Zeiten ändern sich auch wieder: Die Wahlen sind vorbei - der Eurohawk Untersuchungsausschuss auch. Ans abgehört werden haben wir uns ebenfalls gewöhnt. Das mit den Standortschließungen und Umgliederungen dauert dann wohl doch etwas länger als geplant. Der Deutsche Bundeswehr Verband (DBwV) hat für die nächsten vier Jahre einen neuen Vorstand gewählt. Das Durchschnittsalter ist dabei deutlich gesunken und die Luftwaffe zahlreich vertreten. Last but not least: Die gute alte Phantom hat sich mit einem grandiosen Phantom Phlyout im ehemaligen Jagdgeschwader 71 „Richthofen“ aus der Luftwaffe verabschiedet!

Also zurück zur Tagesordnung. Aber genau da liegt das Problem, welche Ordnung? Vor über zwei Jahren (am 26. Oktober 2011) gab der Bundesminister der Verteidigung das Stationierungskonzept 2011 bekannt, seither haben knapp 50 % aller betroffenen einen Bescheid darüber wo es für sie hingehen soll. Das bedeutet aber lange noch nicht, dass sie schon dahin unterwegs, bzw. dort angekommen sind oder werden. Die Phantom ist zwar weg aber so richtig kann ihr Nachfolger die Lücke „noch“ nicht ganz schließen. Der Eurohawk kommt nicht aber was dann? Die Bundestagswahlen sind zwar vorüber aber wir erleben das größte Koalitionsgesprächsschauspiel aller Zeiten (Anm. der Redaktion das Ergebnis stand über zwei Monate nach der Wahl und bei Redaktionsschluss noch nicht fest) und am Ende bestimmen evtl. wenige tausend

SPD Mitglieder über die Zukunft unseres Landes und ihrer Partei.

Da nach der politischen „Sommerpause“ in Berlin, dem anschließendem Wahlkampf und dem daraus folgendem Pokerspiel um Posten und Pöstchen das Jahr 2013 wohl ohne größere Entscheidungen in der Politik und damit auch beim Militär ausklingen dürfte, wird der VBSK mit Hilfe des Forums Militärische Luftfahrt (FML) und des DBwV ab Anfang 2014 wieder Fahrt aufnehmen.

Selbstverständlich haben wir in der Zwischenzeit keins der alten Themen vergessen und es sind auch neue dazugekommen. Diese werden wir bei Gesprächen mit Volksvertretern, Militärischen Entscheidungsträgern und wenn nötig auch über die Medien bewegen. Die ILA 2014 wird mir Hilfe des FML und dem DBwV wie schon im Jahr 2012 Plattform für Meinungsaustausch und zur Darstellung genutzt werden. Die Jet News wird vom Inhalt wieder „deutlicher“ werden und auch nicht erst im Dezember erscheinen. Aber so ist es nun mal alle vier Jahre in unserem Land vor und nach der Bundestagswahl verfällt die Republik ein wenig in ein Entscheidungsvakuum.

Sobald sich der „Nebel“ gelichtet hat und wieder klare Strukturen in der politischen Landschaft erkennbar sind, werden wir unsere Arbeit aufnehmen. Dabei werden wir mit dem FML und dem DBwV enger zusammenarbeiten als je zuvor und gemeinsam unsere Themen bewegen!

Bis dahin wünsche ich allen ein besinnliches Weihnachtsfest, einen guten Rutsch ins neue Jahr sowie Gesundheit, Glück und Frieden.



Historisches Kalenderblatt

Erich „Bubi“ Hartmann war Jagdflieger und Offizier der deutschen Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg und der Luftwaffe der Bundeswehr. Mit 352 bestätigten Abschüssen ist er der erfolgreichste Jagdflieger in der Geschichte des Luftkrieges.

Am 8. Mai 1945 ergab sich Hartmann zusammen mit seiner Einheit und einer Gruppe deutscher Flüchtlinge der US-Armee die, in Übereinstimmung mit den Vereinbarungen der Jalta-Konferenz, die Kolonne geschlossen an die Rote Armee auslieferte. In Russland wurde er zu Zuchthaus und Zwangsarbeit verurteilt, erhob dagegen mehrmals Protest, trat in den Hungerstreik und wurde wiederholt mit Folterhaft bestraft. Nach mehr als zehnjährigem Arrest, u. a. in Lagern in Sibirien, wurde Hartmann zusammen mit den letzten deutschen Kriegsgefangenen 1955 bei der „Heimkehr der Zehntausend“ entlassen.

„Er ist ein guter Jagdflieger,
aber kein guter Offizier!“

Erich Hartmann trat im Jahre 1956 der im Zuge der Wiederbewaffnung der Bundesrepublik neu aufgestellten Bundeswehr bei. In der Bundeswehr galt Hartmann trotz seiner hohen Qualifikation als Flugzeugführer als schwieriger Untergebener, der mehr auf Einsatzeffektivität achtete als auf den friedensmäßigen Ausbildungsbetrieb und seine

Verantwortung als militärischer „Führer, Erzieher und Ausbilder“ seines Geschwaders. Dies wurde ihm mehrfach in Beurteilungen zum Vorwurf gemacht, ohne dass man seine Einwände akzeptierte.

Als die Bundesregierung sich für die Beschaffung des Starfighter entschied, sprach er sich dagegen aus, da ihm die negativen Erfahrungen der amerikanischen Luftwaffe mit der F-104 bekannt waren. Als sich nach Einführung in Deutschland die Unfälle mit diesem Flugzeugtyp häuften und sich daraus die Starfighter-Affäre entwickelte, nahm Hartmann eine kritische Haltung gegenüber seinen Vorgesetzten und der politischen Führung ein. Der 2. Inspekteur der Bundesluftwaffe General Panitzki sagte über Hartmann: „Er ist ein guter Jagdflieger, aber kein guter Offizier!“

Militärisch isoliert und auf für ihn wenig attraktive Dienstposten abgeschoben, resignierte der 48jährige Hartmann und schied vorzeitig am 30.09.1970 nach 14 Bundeswehrdienstjahren freiwillig als Oberst der Luftwaffe aus dem Dienst. Sein Kommentar: „Wenn die Bundeswehr richtig geführt, wenn Leistung und Effektivität Oberhand über das Karrieredenken behalten würden, wäre ich geblieben – um jeden Preis. Aber die Bundeswehr wird verwaltet. Das ist nicht nach meinem Geschmack.“

Bis 1991 waren 916 Starfighter bei der Bundeswehr im Einsatz, 300 gingen durch Unfälle verloren, davon 269 durch Abstürze. 116 Piloten verunglückten tödlich. General Panitzki wurde im Verlauf der Starfighter-Krise entlassen.

Neue Wege



Seit dem 14. Mai 2012 nutzt die Redaktion des VBSKs Facebook als neues Medium. Seitdem können wir tagessaktuell kommentieren und erreichen ein erheblich breiter gefächertes Publikum.

Wir versuchen einen Themenmix aus Politik/Luftfahrt/Militär bereitzustellen. Das ganze aufgelockert mit Motivationsfotos und satirischen Seitenhieben.

Als besonders wirksam hat sich die Nutzung von +++Eilmeldungen+++ erwiesen. So kann in minuten-schnelle ein wichtige Entscheidung, die meist noch unter der Hand gehandelt wird und vielleicht noch nicht ganz offiziell verkündet wurde verbreitet werden.

Kurz: Die Community ist erheblich vernetzter geworden und sollte dadurch auch schlagkräftiger sein. Ist sie das?

Die eigentliche Arbeit, die kein Vorstand einer Interessenvertretung alleine machen kann, ist die Zuarbeit der Mitglieder. Hier gilt es sachlich und mit sehr langem Atem Themenfelder zu beackern. Mit drücken des „Gefällt mir!“-Buttons kann man zwar hervorragend sein Gewissen beruhigen und seine Meinung kundtun (sogar offiziell, sofern man seinen Klarnamen verwendet), ändern wird dies jedoch nichts.

Die dicken Bretter werden nach wie vor bei den Verwaltungsgerichten, beim Wehrbeauftragten, auf dem Beschwerdeweg oder beim DBwV gebohrt. Da bedarf es Klarnamen, Fachkenntnis und Ausdauer. Wer nach 8-jährigem Rechtsstreit zum Thema FvD/Ruhezeiten und 3xSieg vor Gericht immer noch auf seine freien Tage wartet – mittlerweile im Ruhestand, weiß wovon ich Rede. Auch die über 5 Jahre schwelende verwehrte Anerkennung von Schichtzulagen kann mürbe machen. Erfolg ist kein Zufallsprodukt. Mit latentem Desinteresse und empörten „Haltet den Dieb“ im Wechselspiel bewegt man keine Entscheidungsträger, sondern unterfüttert die von oberster Stelle ausgemachte „Sucht nach Anerkennung“.

Themen gibt's in Tagen der Umstrukturierung sicherlich genug. Kein Journalist kennt sich da besser aus als die Betroffenen. Fast alle Herausforderungen sind mittlerweile Lfz-Muster und TSK-übergreifend und alles hängt mit allem zusammen. Inselfdenken gepaart mit einer „Mir geht's gut“-Attitude kann schnell zum Aufschrei führen. Beispiel gefällig? Die Bell UH-1D geht von der Lw ans Heer. Das Heer hat

nicht genügend ausgebildete SAR-Besatzungen und möchte gerne die bereits entpflichteten und wegversetzten Lw-SAR-Besatzungen haben. Die sind aber mittlerweile auf dem UAS Heron und sollen gerade zur Inübunghaltung Fläche (Goodyear/Bremen) eingesteuert werden. Trifft das nur die Hubschrauberbesatzungen oder auch mich als Jet-Besatzung? Selbstverständlich auch die Jet-Besatzung! Denn die Auslandseinsatzkadenz der 2.-Verwendeten Tornado-Piloten auf Heron wird logischerweise ansteigen mit Auswirkungen für Privatleben/Lehrgangspannung/Karriere (SOL etc.). Gleichzeitig steigt in Texas bei ENJJPT die Wahrscheinlichkeit, dass das Hintergrundbild beim Empfang der Schwinge weder ein Luftfahrzeug mit Jet-Triebwerk noch eins mit Besatzung sein wird.

Dieses Beispiel verdeutlicht die Vernetzung und Verletzlichkeit einer kleiner werdenden Armee unter der Philosophie „Breite vor Tiefe“.

In diesem Sinne: Mehr Engagement unserer Mitglieder? „Gefällt mir!“



ANDERE LÄNDER ANDERE SITTEN ...

Wie gehen die NATO-Bündnispartner eigentlich mit der Euro-Krise um? Lange bevor die Immobilienblase und damit auch alle anderen platzten kürzte die Politik in Deutschland Wehrmaterialbestellungen, Dienststellen und Soldatengehälter. Ob man das nun Weitsicht oder Unterversorgung der Armee nennen darf wird sich in Zukunft zeigen. Andere Länder mussten da wesentlich kurzfristigere aber nicht weniger drastische Maßnahmen ergreifen.

Es wurde auf den Erhalt der Operativität einiger weniger gesetzt, die dann in Rotation die anderen wieder befruchten sollen.

Hier ein Blick über den Tellerrand: 2012 noch 160 Flugstunden pro Pilot auf dem Buckel, was bereits unter NATO-Soll liegt aber noch vertretbar ist, sah nun mein Geschwader hilflos zu wie ihm der Geldhahn zugedreht wurde. Sprit und somit Flugstunden werden 2013 limitiert. Das passende Weihnachtsgeschenk kam Ende Dezember 2012. Von ganz oben folgte die Weisung, dass grob gesagt nur diejenigen, die im Folgejahr besagte Flugstundenanzahl erreichen können, diese auch erfliegen dürfen.

Aber die können wir doch alle schaffen! Nein. Du gehst auf den SOL. Und du bist doch FAC in Afghanistan, oder?

Sprich, wer länger als drei Monate abwesend sein

könnte bzw. seinen fliegerischen Zenit bereits überschritten hatte und nicht direkter fliegerischer Vorgesetzter war flog von der Liste. Und das in jedem Geschwader. Geschlossen wurde keins. Mehr als die Hälfte der möglichen Piloten jedoch geht nun alle drei Monate zum Scheinerhalt auf einen Jettrainer, schiebt Extrastunden im neuen Simulatorsyllabus oder unterstützt beim Abzug in Afghanistan. Dienst wird weiterhin im Geschwader mit den Fliegenden Besatzungen zusammen verrichtet. Zweitfunktionen werden kurzzeitig zu Erstfunktionen, Doubleseater mit den auf bessere Zeiten wartenden Kameraden besetzt.

Dieses Prinzip wird jedes Jahr neu angewandt bis sich der Hahn wieder öffnet. Es ist kein Geld für alle da. Sad but true. Es wurde auf den Erhalt der Operativität einiger weniger gesetzt, die dann in Rotation die anderen wieder befruchten sollen. Tiefe vor Breite hieß die Entscheidung. Jeden Freitag weiterhin eine COMAO und alle Fähigkeiten bleiben erhalten. Bleibt zu hoffen, dass entgegen der jüngsten geschichtlichen Tendenz in Zukunft wieder in die Luftwaffen investiert wird und dass dieser Zustand nicht zur Gewohnheit wird.

NOBODY



ILA 2012

ILA Unmanned Aerial Systems Konferenzen

Der VBSK hat während der Internationalen Luft- und Raumfahrttausstellung Berlin (ILA) an einer Vielzahl von Unmanned Aerial System (UAS) - Fachkonferenzen teilgenommen. Mit einer stich- und schlagwortartigen Zusammenfassung der einzelnen Veranstaltungen wollen wir den Status quo im Bereich UAS darstellen. Der ist auch ein Jahr später unverändert und erklärt vielleicht auch im nachhinein das Eurohawk-Desaster.

12.09.2012 BDLI UAS ILA Symposium

Teil1 Podiumsdiskussion: Herausforderungen und Aussichten bei der zivilen Nutzung von UAS

Teilnehmer: Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe; FRONTEX; TU Berlin; Programm-Manager Talarion Cassidian.

Auf Bundesebene sind noch keine UAS im Einsatz. Bisher alles noch experimentell und perspektivisch. Jedes Bundesland vergibt Einzelfallgenehmigungen für UAS-Aufstiege. Anwendungsbereiche: Großveranstaltungen, Verkehr, Landwirtschaft, Tierwelt, Migration, Drogen, Grenzüberwachung. Kurz: Alles denk- und undenkbares. Deshalb gibt es generell Vorbehalte und teils diffuse Ängste in der Bevölkerung gegen den Einsatz von UAS. Hier ist die Politik gefordert.

Zwar sind UAS von der Mikrodrohne bis zum Eurohawk verfügbar, doch wird deren Einsatz durch die Rechtslage gebremst. Man plant einen Durchbruch im Luftverkehrsgesetz, um dann nach

einer deutschen Regelung eine EU-Regelung folgen zu lassen. Auch bedarf es noch einer Einstellungsänderung der Behörden. Die Industrie wird die Hauptverantwortung haben, auf den Gesetzgeber und die Behörden einzuwirken. Hier ist das Verkehrsministerium in der Pflicht. Auch bei Zulassungsverfahren für Gerät und Personal. Die deutsche industrielle Landschaft mit ihren klein- und mittelständischen ingenieursorientierten Unternehmen ist perfekt für die Entwicklung von UAS. Im Bereich der Zusammenführung der Informationen/Vernetzung der Sensorik besteht noch erheblicher Forschungsbedarf. Zurzeit ist noch das Militär Vorreiter bei UAS. Insbesondere Israel und die USA. Langfristig wird das die zivile Seite sein – sofern die Rechtslage geklärt und harmonisiert wird.

Teil2 Herausforderungen und Aussichten bei der militärischen Nutzung von UAS

Vortragende: Befehlshaber Lwführungskommando; stv. Befehlshaber französische Lw; stv. Leiter UAV Programme israelisches Verteidigungsministerium.

UAS sind ein zentrales Zukunftsfeld, zwar alles andere als billig, haben aber einen erheblichen Mehrwert gegenüber bemannten Systemen. Noch ist Luftüberlegenheit/-höhe Voraussetzung für deren Einsatz. Ab 2020 soll eine europäische Lösung dem von D genutzten „Heron 1“ nachfolgen. Das französische Gegenstück „Harfang“ (ebenfalls von IAI) soll bis 2017 in Betrieb bleiben.

Der Technologieführer Israel fokussiert sich zukünftig auf die Trennung der Flug- und Missionssegmente.



Durch „open architecture“ (90 %) statt „blackbox“ (10 %) soll dann jeder Nutzer individuell seine Sensorik implementieren können. Für die Missionen werden dann die Operator- (80 %) statt Pilot-Skills (20 %) im Vordergrund stehen. Das wird die Trainings- und Lifecyclekosten durch Übungsflüge für Personal und Material erheblich verringern. Deshalb ver(sch)wendet die israelische Armee heute schon keine Piloten mehr als UAS-Operateure. Der manuelle operationelle Eingriff in die Steuerung ist unerwünscht, da der Anteil der Totalverluste durch menschliches Versagen (Human Error) z. Zt. 22% ist. Die Aufgaben des Operateurs werden auf Missionsplanung/-änderung, Wahrnehmung und Meldung beschränkt sein. Insgesamt gilt es eine Balance zwischen Automation (wenig menschlicher Einfluss) ~80 % und Autonomie (kein menschlicher Einfluss) ~20 % zu finden. Langfristig wird eine Umkehrung dieser Verhältnisse angestrebt. UAS werden dann ebenfalls zu 90% Multimission fähig sein. Der Anteil der bemannten militärischen Fliegerei insgesamt auf 30 % zurückgedrängt werden. „Fly the payload, not the UAV!“ war dann auch die prägnante Zuspitzung, mit der die Veranstaltung schloss.

12.09.2012 AFCEA

Der Einfluss moderner IT/Sensorik auf die Plattform- und Systemauslegung von UAS

Vortragende: Stab Insp Lw; KdoStratAufkl; BWB; IT-Amt; Cassidian; Thales; Astrium; ESG; Fraunhofer FKIE.

Um Systeme zukunftsfähig zu machen, gilt es

die Nutzlast von der zertifizierten Plattform zu entkoppeln. Muster- und Verkehrszulassungen sind schon bei der Produktion zu berücksichtigen (s. Eurohawk!).

Im Rahmen der IT-Sicherheit sind Daten BSI-zertifiziert zu verschlüsseln und CC-Daten für die Steuerung des UAS von den Infodaten zu trennen. Das würde auch die bisherige Problematik des Datentransfers in andere Waffensysteme verringern. Für die riesigen Datenmengen ist SATCOM ein Nadelöhr. Geostationäre Slots sind sehr begehrt und teuer. Optische (Laser) Datenübertragung UAV-SAT kann hier kostengünstig Abhilfe schaffen, aber auch eine Vorsortierung/Filterung/Fusion der Daten. Das SATCOM Bw muss bis 2023/2025 ersetzt werden, SATCOM F vor 2020, SATCOM GB ~2022. Europäische Teillösung?

Bei ISAF werden 54 % der Flugstunden vom 6 % UAS-Anteil der Gesamtflotte geflogen! Die deutsche 1. Zwischenlösung MALE Heron1 ist ein großer Erfolg und der Zeitraum vom Ministerentscheid bis zum 1. Flug (9 Monate) unerreicht. Im Zeitraum 2014-2017 plant man auf eine 2. Zwischenlösung. Ab 2018+ dann auf eine europäische Lösung.

Insgesamt gibt es eine Verschiebung der Blickrichtung vom Aufklärer zum Wirksystem hin. Im Bereich UCAV wird noch Handlungsbedarf gesehen. Gegen Störmaßnahmen (SAT, GPS) müssen Redundanzen geschaffen oder das Potenzial durch optische Steuerungen/Datenübertragungen verbessert werden.



13.09.2012 UAV DACH

Integration of UAS/ RPAS in the civil managed Airspace

Vortragende: ICAO UAS SG; EC DG Enterprise and industry; SAGEM; EUROUSC; LBA; FAA AUVSI; Uni Rostock; UAV DACH; FALPA; UMAT; Barracuda Cassidian; IABG.

Das ICAO RPAS Manual soll 2014 fertiggestellt sein. Bis Ende 2028 plant man RPAS voll in den Flugverkehr zu integrieren. Insgesamt wird auch hier eine Vielzahl von zukünftigen Anwendungen vorausgesehen, die vor allem von Firmen entwickelt/genutzt werden, die bisher nicht in der Fliegerei verankert waren. Deshalb müssen die Genehmigungsverfahren robust/sicher/kostengünstig und einfach anzuwenden sein.

Um Sach- und Personenschäden zu verringern, wäre bei kleinen UAS (~500kg) eine Notfallschirm-Pflicht eine denkbare Lösung. Auch ein Fehlermeldesystem könnte zur gegenseitigen Erziehung/Schulung dienen. Schulung und Erziehung für den Umgang mit kleinen UAS könnte - equivalent der Verkehrserziehung - an Grundschulen durchgeführt werden.

Das LBA erwartet Impulse vom Gesetzgeber. Die Zeiten des „wait and see“ sind vorbei. Flugsicherheit nicht Datensicherheit wird die Aufgabe des LBA sein. Die FAA sieht bis 2022 einen weltweiten UAS-Markt von 89 Mrd. US\$ (heute 6,6 Mrd. US\$). Bis 2025 werden 23.000 Hochwertarbeitsplätze entstehen. Ein UAS-Pilot erhält ein Jahresgehalt zwischen 85.000-115.000 US\$. Zurzeit gibt es weltweit 2.400 UAS (Europa 950, USA 840, China 109, Israel 108) von

700 Herstellern. Es werden unzählige kommerzielle Anwendungsmöglichkeiten für UAS erwartet. Die Integration soll bis 15. Sep 2015 geschafft werden. Der Schutz der Privatsphäre wird nicht in der Zuständigkeit der FAA gesehen.

Die Uni Rostock informierte über die unzähligen Möglichkeiten des Geoimaging/Geocoding/Geotagging. Vom 04. - 06. Sep 2013 fand dort eine UAV-g Konferenz statt.

Seitens der IABG wurden die vielen, sich alle redlich bemühen, Standardisierungsgruppen und -zirkel bemängelt. Eine Straffung/Führung wäre hier hilfreich, um gesteckte Ziele schneller zu erreichen. Eine Zertifizierung von selbst lernenden Algorithmen wird ausgeschlossen.

14.09.2012 ILA Berlin

UAS-Workshop 1: Applications of UAS

Vortragende: Cassidian; Acentiss; ESG / Astrium; Swiss UAV; Rafael.

UAV/RPA werden auch zukünftig von lizenzierten Piloten bedient werden. Assistenzsysteme, die für UAS entwickelt werden, werden auch in bemannten Systemen zum Einsatz kommen. Eine Verschiebung von automatisierten zu autonomen Prozessen wird stattfinden. Hier gilt es Schwellwerte für menschliche „Genehmigungen“ der einzelnen Prozesse zu definieren.

ESG/Astrium stellt das UMATHeli und die „Deckfinder“ Technologie vor. Ein unbemannter Helikopter, der



auf einem fahrenden Schiff bei Seegang VTOL durchführen kann und voll autorotationsfähig ist. Zur Höhenermittlung wird ein komplexes System von barometrischer, Radar, Laser und ultrasonischer Höhenmessung verwendet.

Acentiss stellt den solarbetriebenen Technologieträger ELIAS vor. Solarantrieb soll im Zeitraum 2020-2030 wettbewerbsfähig werden.

Swiss UAV stellt den Heli NEO-S 300 vor. Ein Eigengewicht von >100kg ist noch notwendig, um als stabile Plattform (Seitenwinde) die Sensordaten verlässlich zu übertragen.

Highlight des Tages der Vortrag des israelischen Technologieführers Rafael. Das Auditorium war nun voll besetzt und viele schalteten ihre Videokameras ein, um die PowerPoint-Folien abzufilmen. Zunächst wurde der Nutzen von UAS an Hand asymmetrischer Konflikte dargestellt. Die, so der Vortragende, kann man nicht gewinnen, sondern nur versuchen sie nicht zu verlieren. Auch der Frage, wie man einen Echtzeit „Time sensitive Target cycle“ gestalten kann, wurde nachgegangen. Generell: Fokus weg vom Plattformdenken hin zur Mission. Offene Rechnerarchitektur. Nicht mehr „How do I fly the UAV?“, sondern „What do I see in my payload?“. Ground situation awareness über „image processing“ und „target algorithm“. Da GPS nicht mehr gut genug für operationelle Anforderungen ist hin zum image processing - speziell „automatic change recognition“. Datenfilterung und stabile Datenübertragung auch hier im Brennpunkt.

14.09.2012 ILA Berlin

UAS-Workshop 2: Research and Innovations

Vortragende: EADS; EFPL; AVIGLE; Cassidian; Fraunhofer FKIE.

Die abschließende Veranstaltung konzentrierte sich auf den aktuellen Stand der Anwendungen vorhandener Systeme.

So wurden Videos vorgeführt bei denen drei Mikrodrohnen drei ferngesteuerte Spielzeugautos auf kleinstem Raum folgen und selbstständig Kollisionen vermeiden ohne das jeweilige Ziel zu verlieren. Stichwort: Teaming/Swarming/Flocking! Ebenfalls beeindruckend wie mehrere UAV-Helis eine Sache (hier Pipelines) gemeinschaftlich an verschiedenen Aufhängungspunkten tragen und selbstständig im Lot halten.

Erneut wurde herausgestellt, dass gegen Wind bisher nur eine Eigengewichtserhöhung hilft.

AVIGLE stellt ein tiltwing propeller UAS mit VTOL Fähigkeit bei schnellem Flächenflug vor.

Der Sachstand bei Sagitta, dem geplanten UCAV Technologiedemonstrator der Firma EADS, wurde dargestellt. Erstflug geplant 27.05.2014.

Das Fraunhofer FKIE experimentiert mit laser detection and ranging (LIDAR) und Parallel Tracking and Mapping (PTAM). GPS/INS sollen durch Bilderkennungsnavigation genauer gemacht werden.

Erst kommt das Fressen, dann die Moral.

Nachschlag gefällig?

Am 20. Juli 2012 begann der islamische Fastenmonat Ramadan. Um das ISAF-Personal in Afghanistan zu sensibilisieren, brachte das unter deutscher Führung stehende Regional Command North (RC North) eine Informationskarte mit vielen Ausrufezeichen heraus. Die beinhaltete neben generellen Informationen zum Ramadan auch eine Liste von „Do“ – Dinge und Verhaltensweisen, die man tun sollte – und eine noch längere Liste von „Don´t“ – Dinge, die man auf keinen Fall tun sollte.

Zeige keine nackte Haut!

Einer der viel diskutierten „Don´t“ war: Zeige keine nackte Haut! Ärmel lang! Im Hochsommer mit bis zu 45°C im Schatten in einer Gegend mit wenig Schatten empfanden das viele als eine Zumutung. Sicherlich, Stoff bietet auch Sonnenschutz, aber dafür gibt´s ja die vom Bundesrechnungshof beanstandete bundeswehreigene Sonnencreme. Deutsche Landser lästerten schon respektlos über Feldjäger, die sich jetzt bestimmt als islamische Religionspolizei im Camp betätigen würden. Andere Nationen ignorierten sichtbar diese Anweisung – „Germans only“. So wurde schnell aus „Gut“ ein „Gut gemeint“ und das ist, wie wir alle wissen die kleine Schwester von....Ach lassen wir das.

Das negative Highlight der Kampagne für mehr interkulturelles/-religiöses Verständnis bot erneut

die deutsche Truppenküche. Wie schon in der letzten Jet-News angemerkt legt man dort Wert auf ein etwas freizügigeres für alle sichtbares Fernsehprogramm. Wer also am 22. Juli 2012 um 02:40 Ortszeit (00:10 deutsche Zeit) seine Mahlzeit einnahm, dem blieb buchstäblich das Essen im Halse stecken. Es wurde der Horrorfilm aus dem Jahr 1976 „Carrie – Des Satans jüngste Tochter“ auf dem übertragenden ZDF-Kanal gezeigt. Ein Kritiker schrieb seinerzeit, dass der Film einem die Sprache verschlagen würde. Das Ende sei das schockierendste seit dem Film „Der weiße Hai“. So sahen es auch die wenigen anwesenden ISAF-Soldaten und das islamische Zivilpersonal, das gerade zu Beginn des Filmes die Nacktduschen/Menstruations-Szene sah.

Sofort lief ein deutscher Soldat zum Eingangstresen und bat darum das Programm doch zu wechseln. Doch ohne „Supervisor“ und technische Einweisung in die Bedienung eines Fernsehers kann outgesourcetes Fremdpersonal heutzutage unmöglich das Programm ändern. Und ein Soldat hat schon mal gar keinen Zugriff aufs Programm.

„Geht nicht? Gibt's!“ Auch eine Erkenntnis nach 10 Jahren ISAF. Mit Ausrufezeichen!



Vom Formel 1 Piloten zum Busfahrer – mein Schritt nach „Draußen“

Tom „Stinger“ Jordan, Kommandeur aus Top Gun, drohte damals dem Helden dieses Epos damit, bald nur noch „Rubber-Dog-Shit“ aus Hongkong rauszufliegen, wenn er sich weiterhin nicht an die Regeln halte. Der Held, „Maverick“, sah sich also damit konfrontiert bei weiterer Unartigkeit Transportpilot zu werden.

Auch Mavericks Rivale „Iceman“ bescherte der Umstieg auf das Verkehrsflugzeug im Sketch „Iceman - The Later Years“ sichtliches Unbehagen. Nicht mehr Kampffjets sondern „Heavys“ fliegen zu müssen scheint also eine Bestrafung höchster Güte.

Ich – Kampfpilot der Realität – entschied mich freiwillig dazu.

Während meiner Zeit bei der Luftwaffe fuhr ich oft mit Bauchschmerzen zum Dienst. Hindurch durch das Kasernentor, vorbei an den maroden Anlagen eines deutschen Fliegerhorstes, hin zum ebenso sanierungsbedürftigen Staffgebäude .

Diese Stellen bedeuteten faktisch das Ende der Kampfpilotenkarriere.

Ich malte mir aus, was heute wieder auf mich warten würde. Zu oft stellte sich unser Staffkapitän beim Morning-Briefing vor die Mannschaft und verlas die zu besetzenden Stellen für Auslandseinsätze: TSO, JTAC/FAC, UAV-Bediener, UN-Beobachter und wie sie alle hießen. Diese Stellen bedeuteten faktisch das

Ende der Kampfpilotenkarriere. Doch nicht nur das, denn im Gegensatz zu unserem Beispiel aus Top Gun hatten diese Stellen auch mit „Pilot sein“ nichts mehr zu tun.

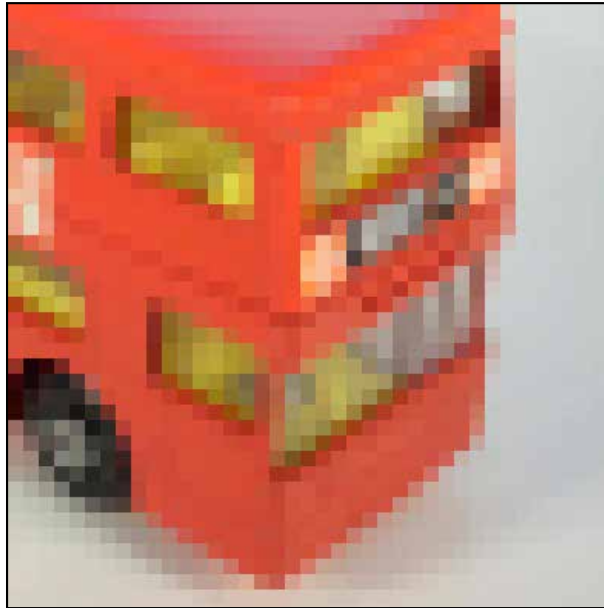
Was bei der Bundeswehr allerdings sehr viel mit „Pilot sein“ zu tun hatte war „Nicht-auf-dem-Schedule-stehen“ und „No A/C“ und „Weather-cancel“.

Aber es gab auch anderer wichtige Aufgaben zu erledigen. Zum Beispiel als Sportoffizier einer handvoll Soldaten des Geschwaders die Sportprüfung abzunehmen oder man war zum Wachdienst eingeteilt oder man führte Besuchergruppen durch die heruntergekommenen Gemäuer deutscher Verteidigungsanlagen.

Ab und zu war man auch zu „Küchenausschusssitzungen“ abgeordnet, in denen man sich im Namen aller Kameraden über das wirklich üble Essen beschweren durfte. Diese Beschwerden prallten allerdings am süffisanten Grinsen des Chefkochs des Standorts ab und verhallten ungehört in jenem Speisesaal, welcher einige Monate später vom Veterinär wegen ernsthafter hygienischer Mängel geschlossen wurde. True story!

Zu oft saß ich in der Staffel und wusste nichts Besseres zu tun als den dritten Tag in Folge Vorschriften und Taktiken zu lernen. Diese Vorschriften und Taktiken waren durchaus wichtig und mussten beherrscht werden, doch ohne den regelmäßigen praktischen Bezug fiel mir das Umsetzen schwer.

Während der Ausbildung in den USA flog man jeden



Tag. Man war auf Hochleistung getrimmt. Das Gehirn wurde jeden Tag gereizt fähiger, besser und schneller zu werden. Und plötzlich, zurück in Deutschland: Stillstand. Nichts. Schlimmer noch: Neben der fehlenden Anreize zu psychischer und physischer Hochleistung hatte man Angst die Fliegerei, den erfüllten Traum, komplett wieder zu verlieren. Zusätzlich war man umgeben von älteren Kameraden, die nur noch auf das Ende ihrer Dienstzeit warteten und ständig erzählten wie satt sie das alles hätten.

Feuerwehrproblematik, Flugstundenkürzungen, Standortschließungen, Stau beim Eurofighter, BO41 Debakel, FvD Streitigkeiten

Bei den wenigen internationalen Übungen, zu denen die Luftwaffe noch eingeladen wurde fühlte man sich oft wie das fünfte Rad am Wagen – oder eher die defekte Handbremse, die in der gezogenen Stellung verharrte. Die fliegerische Leistung vieler talentierter Kameraden wurde im Ausland in den höchsten Tönen gelobt, doch selbst sie konnte die schwache Systemleistung unserer Flugzeuge nicht kompensieren. Technologisch waren wir von den meisten NATO-Partnern inzwischen JAHRZEHNTE entfernt. Es war peinlich.

Ich habe diese Übungen trotz allem genossen. Das Fliegen im Ausland, der internationale Teamgeist und das Zusammengehörigkeitsgefühl unter den Kampfpiloten war sensationell.

Zurück in der Heimat, in den maroden Kasernen, mit dem veralteten Gerät, dem schlechten Essen, der schlechten Stimmung und den vielen teils sinnlosen Aufgaben wurde es einfach nicht besser. Ganz im Gegenteil. Man hatte das Gefühl es wurde immer schlimmer und das exponentiell. Feuerwehrproblematik, Flugstundenkürzungen, Standortschließungen, Stau beim Eurofighter, BO41 Debakel, FvD Streitigkeiten und wieder ein TSO und wieder ein FAC,.... ich konnte und wollte nicht mehr. Ich fühlte mich mit Ende zwanzig dem Ende meiner fliegerischen Karriere ziemlich nahe. Würde ich jetzt nicht den Absprung schaffen, dann gar nicht mehr.

Ich muss wohl nicht erwähnen, dass es ein Segen für mich war, dass die Bundeswehr zu dieser Zeit Personal reduzieren wollte. Anstelle zu kündigen, ließ man mich mit Abfindung und Förderung als SaZ gehen. Ich war so dankbar. Ich konnte mein Glück kaum fassen. Ich konnte es allerdings ebenso wenig fassen, dass ich der Einzige in meinem Geschwader war der ging. War ich der Einzige, der Unzufrieden war? Habe ich alles schlimmer wahrgenommen als es war? Nein, es gab Kameraden, die waren noch unzufriedener – aber sie trauten sich nicht zu gehen. Die freie Wirtschaft dort draußen sei zu hart, zu grausam, zu ungerecht. Viele sahen sich schon in der Armut versinken, Teil einer RTL-Unterschichtensendung zu werden. Dort „draußen“ gibt es kein gesichertes monatliches Einkommen und keine freie Heilfürsorge. Statt dessen Hartz IV

Fortsetzung von Seite 13



und Praxisgebühr. Zivilversager nennt man uns dort draußen – wir würden es außer zum Kampfpiloten zu GAR NICHTS bringen.

Das ist natürlich großer Quatsch. Keiner der bundesweit rund zwei Dutzend Jetpiloten, die sich in den letzten zwei Jahren von ihrem Dienstherren trennten, sitzt heute auf der Straße. Die meisten arbeiten heute - so wie ich - weiter als Pilot. Einige studieren, manche nutzten ihr Bundeswehrstudium und arbeiteten sofort in gehobener Position weiter. Keiner von denen, die ich kenne, ist unglücklich darüber gegangen zu sein.

Traurige Realität für die Bundeswehr ist, dass nicht nur die „Nichtsnutze“ gegangen sind. Vielmehr waren es Staffelkapitäne, Eurofighterfluglehrer und Kameraden, die mit ihrer gezeigten Leistung alles in der Bundeswehr hätten erreichen können, es aber einfach nicht mehr wollten oder durften.

Das ist ein trauriges Beispiel dafür, dass die Bundeswehrführung immer noch die Augen vor ihren eigenen Problemen verschließt.

Wer unbedingt gehen will, aber Angst vor der Zukunft hat, dem kann ich nur raten sich ein Beispiel an all denjenigen zu nehmen, die es bereits gewagt haben. Lufthansa, Condor, Air Berlin und diverse Executive-Charter haben eine sehr hohe Meinung über ehemalige Bundeswehrpiloten und stellen diese gerne ein. Der gefürchtete DLR Test wird von unserer Klientel mit einer enorm hohen Erfolgsquote

absolviert. Und wenn es dort nicht klappt, dann gibt es viele weitere Möglichkeiten und Wege zu fliegen.

Bewerben kann sich jeder, der eine CPL mit IR und MEP besitzt. Hier haben sich wegen der neuen EASA Richtlinien die Vorschriften zur Erlangung gerade erst geändert. Grundsätzlich glaube ich aber, dass es eher einfacher geworden ist. Auskunft gibt hier die BESAN, sowie Fluglehrer mit ziviler Lizenz und Kameraden, die kürzlich eine CPL erworben haben. Die Lufthansa fordert von ihren Bewerbern außerdem das allgemeine Abitur. Wer dies nicht vorweisen kann aber bereits den SOL absolviert hat, kann sich diesen von einer Universität als Studienberechtigung anerkennen lassen, was dann der „Allgemeinen Hochschulreife“ entspricht. Das wurde so bereits von Kameraden praktiziert, die heute für die Lufthansa fliegen, aber nur über einen Realschulabschluss verfügten.

Die Bewerbungsverfahren der meisten Airlines wurden bereits von Bundeswehrpiloten durchlaufen und somit gibt es immer jemanden, der jemanden kennt, der Auskunft geben kann. Ich habe vor meinen Einstellungstests mit vielen „Ehemaligen“ gesprochen, die ich nicht persönlich kannte und jeder von ihnen war unheimlich freundlich und hilfsbereit. Diese Kontakte sind Gold wert und sollten auf jeden Fall genutzt werden. Durch die momentane Kündigungs- und Austrittswelle hat sich schon ein regelrechtes Netzwerk gebildet, das Informationen und Erfahrungen austauscht, was ein



Studium in Voll- und Teilzeit sowie Online möglich.

Mit dem „Bachelor Equivalent“ direkt ins Master Programm einsteigen!

Die Embry-Riddle Aeronautical University ist die weltweit größte Hochschule für Luft- und Raumfahrt, mit mehr als 150 Standorten weltweit. Am Berlin Campus studieren Zivilisten sowie Angehörige des Militärs. Besonders beliebt sind neben dem Bachelor und Master of Aeronautical Science auch der Master of Business Administration (MBA) in Aviation. Auf dem wettbewerbsorientierten Arbeitsmarkt von heute kommt es mehr denn je darauf an, sich von anderen zu unterscheiden. Ein Abschluss der Embry-Riddle University hilft Ihnen dabei, Sie in Ihrer beruflichen Karriere weiter voranzubringen.

- > **Aeronautical Science**
- > **Business Administration in Aviation**
- > **Project Management**
- > **Systems Engineering**

Berlin Campus
P: +49 (0) 3053063549
berlin@erau.edu
www.berlin.erau.edu

EMBRY-RIDDLE
Aeronautical University
WORLDWIDE

Fortsetzung von Seite 14



unglaublicher Vorteil gegenüber zivilen Bewerbern ist.

...fällt es gar nicht so schwer zurückzublicken und zu sagen, dass man eine sehr schöne Zeit hatte.

Zugegeben, natürlich ist auch „draußen“ nicht alles Gold was glänzt. Heute mache ich mir schon ab und zu Gedanken über die Zukunft meiner Firma und meinen Arbeitsplatz. Ich höre genauer hin, wenn wieder einmal die Wachstumsprognosen für die deutsche Wirtschaft gesenkt werden und der DAX einbricht. Am Beispiel der Air Berlin kann man gut die Risiken und Unsicherheit der Branche erkennen. Deswegen verstehe ich auch, wenn Kameraden als erstes an ihre junge Familie denken bevor sie sich in das Abenteuer des Jobwechsels stürzen. Auch denjenigen, die Erfüllung in ihrer Tätigkeit bei der Bundeswehr gefunden habe, möchte ich die Freude am Beruf nicht absprechen. Vielen gefällt gerade die Vielfalt der Aufgabenbereiche und der Dienst für das Land. Ich hoffe, diese Kameraden behalten sich auch langfristig ihre hohe Motivation und Arbeitsmoral. Trotzdem, wer jeden Tag unglücklich zum Dienst kommt und nicht 20 Jahre länger als ursprünglich geplant bei der Bundeswehr bleiben möchte, der sollte den Schritt wagen – es wird funktionieren. Wenn alles gut funktioniert hat und man sich am neuen Arbeitsplatz wohl fühlt, fällt es gar nicht so

schwer zurückzublicken und zu sagen, dass man eine sehr schöne Zeit hatte. Denn die hatte ich und ich möchte meine Zeit bei der Bundeswehr auf gar keinen Fall missen. Offizierschule, Sheppard, die Zeit in der Staffel – nichts Vergleichbares hätte ich irgendwo anders erlebt. Dafür bin ich unendlich dankbar. Aber ich bin auch unendlich froh, dass es jetzt vorbei ist.

Heute freue ich mich über ruhige Flüge mit schöner Aussicht, sowie über Kaffee und eine Toilette an Bord. Und ich würde mich auch auf Hongkong freuen. Eine beeindruckende asiatische Metropole, gutes Essen und beim Abflug ein Frachtraum voller Plastikhundescheiße!

P.S.: Ich habe auch noch eine Empfehlung an die Führung der Bundeswehr. Ein Kostenverbesserungsvorschlag sozusagen – keine Angst, ich will auch kein Geld dafür:

Ihr wollt den BO41 Status loswerden und Euch rennen junge übermotivierte Piloten der Flugbereitschaft in Scharen davon? Bietet dem BO41 nach Ablauf des entsprechenden Alters einen Cockpitplatz im Airbus der Kanzlerin an. Die „Ex-Jetties“ sind dankbar, dass sie weiterfliegen dürfen und nicht an den gefürchteten Schreibtisch müssen und mit Mitte vierzig läuft auch keiner mehr weg, weil ihn „draußen“ keiner mehr haben will. Einsparpotential: Mehrere Millionen. Nebenwirkung: Glücklicheres Personal!
- ICH, hätte es gemacht.



Emotionslose Killer

Hitzige Debatten in Berlin. Es geht um amerikanische Technologie, verpackt in ferngesteuerte Fluggeräte mit dem griffigen Namen „Reaper“ - Sensenmann. Vorerst soll es nur eine Drohne zur Aufklärung sein, mit der Option später auch Waffen tragen zu können. Die deutsche Politik ist sich uneins über die Legitimation von Drohneneinsätzen, ganz besonders wenn dies bedeuten könnte, daß auf Grund ihres Votums eines Tages von Deutschen Drohnen ferngesteuerte Raketen und Bomben niedergehen.

Die Diskussion um moralische Aspekte eines Drohneneinsatzes ist dabei nur vorgeschoben. Tatsächlich geht es um die Frage, was für eine militärische Verantwortung auf Deutschland zukommt, sind wir erst einmal im Besitz dieser Technologie.

Kämpfen wird in einem neuen Maßstab
verlangt.

Waffenfähige Drohnen werden über kurz oder lang den Weg zu einer neuen Militärdoktrin weisen, eine, die Deutschland aus der Sonderrolle der friedliebenden Teilnehmer an NATO Einsätzen herausnimmt. Kämpfen wird in einem neuen Maßstab verlangt. In Afghanistan wurden Tornado Kampfflugzeuge noch zum Aufklären und „Show of force“ eingesetzt – keine Angriffe, keine Bomben,

keine zivilen Opfer. Die Nische war gefunden und Deutschland konnte mitmachen ohne wirklich mitmachen zu müssen.

Besitzt Deutschland eine moderne Waffenplattform, wie sie von Verbündeten schon eingesetzt wird, werden die NATO Partner den vollen Funktionsumfang ihrer Fähigkeiten einfordern, inklusive Raketen- und Bombenangriffe. Der Bundestag wird sich sehr schwer tun, einen „friedlichen“ Einsatz seiner Drohnen in künftigen Szenarien zu finden.

Populistische Argumente in der Drohnen Diskussion teilen die Lager. Welcher gute Demokrat kann die Anschaffung von „emotionslosen Killern“ oder „ferngesteuerten Kampfmaschinen“ befürworten? Bei künftigen Nutzern sieht man gar die Gefahr einer „Playstation-Mentalität des Tötens“.

Eine Drohne macht im Grunde nichts anderes als ein Kampfflugzeug. Sie folgt den Steuerbefehlen des Bedieners, bekannt als Pilot. Dieser hat den Vorteil das Fluggerät per Telemetrie zu steuern, statt selbst an Bord zu sein. In brenzligen Situationen ist dieser Umstand von Vorteil. Geht im Einsatz ein Gerät verloren kann es ersetzt werden, mit dem Mensch verhält es sich nicht ganz so einfach.

Dabei suggeriert der Begriff „ferngesteuert“, dass der Kampf „unehrenhaft“ oder gar „feige“ sei. Als Folge aus dem technischen Gefälle zwischen den Kombattanten auch ein moralisches. Ferngesteuert heißt in diesem Fall tatsächlich „technisch überlegen“

Fortsetzung von Seite 17

und dies ist bei militärischen Operationen stets erstrebenswert.

Die Einführung des Maschinengewehrs ließ zu damaliger Zeit einige Generäle verächtlich die Nase rümpfen ob solcher unzivilisierter, feiger Waffentechnologie. Heute ist das Maschinengewehr eine von vielen Standardwaffen. Im Kampf sucht jeder seinen Vorteil. Als Soldat ziehe ich die Drohne dem Dolch vor, auch wenn es zunächst nicht so schicklich ist.

Doch macht es das Töten tatsächlich einfacher, wenn der Pilot am Boden sitzt anstatt in einem Cockpit ? Sinkt die Hemmschwelle zum Töten ?

Ganz gewiss sinkt die Wahrscheinlichkeit in diesem besonderen Umfeld tödliche Fehler zu begehen. Die psychische Belastung ist bei einem Kampfeinsatz im Cockpit ungleich höher und die Gefahr zur Fehlentscheidung liegt damit näher. Der Einsatz vom Boden aus kann den Piloten entlasten und mehr „brain bytes“ für wohlüberlegte taktische Entscheidungen gewähren.

Die Frage, ob ein Drohnenpilot nun emotional gebeutelert oder eiskalt den Auslöseknopf drückt ist zynisch und führt in die Irre. Der Drohnenangriff wird moralisch nicht „richtig“ oder „falsch“, je nachdem ob ein Pilot während seiner Mission emotional

angefasst ist oder nicht.

Daraus lässt sich vielmehr der Wunsch nach einer „Humanisierung“ des Krieges ableiten, dass es die Soldaten doch bitte nicht so leicht nehmen mit dem Zerstören von Leben. Eine unglaubliche Unterstellung, das sie es täten !

Wenn schon, dann wünschen wir uns einen unblutigen, guten Krieg, am besten ohne Kämpfen. Ein Krieg ohne Leid, Opfer und Blutvergiessen ist so fromm wie der Wunsch nach einem Schlachthaus mit Tofurindern.

In der Grauzone politischer Vorgaben und deren militärischer Interpretation, dürfte die eigentliche „Hemmschwellen“ Diskussion verankert sein. Gesunkene Hemmschwelle, bedeutet Furcht vor einem Drohnenangriff, der sich später als Fehleinschätzung herausstellt und die Politik verantwortlich macht. Diesen Fall gab es aber auch schon zuvor, ohne Drohnen, ganz klassisch mit Kampfflugzeugen. Man erinnere sich an die zwei Tanklaster in Kunduz.



Hans-Joachim Ahnert
Kaiser-Wilhelm-Ring 17
40545 Düsseldorf

- VERBANDSANWALT -

Tel. : 0211 - 558 64 00 / Fax. : 0211 - 558 64 10 / e-mail : ahnert@lawplus.de



Ergebnisprotokoll

Zielgruppentagung Luftwaffe DBwV

25.-27 Juni 2013
in BERLIN



Zielgruppentagung

Der Vorsitzende Lw DBwV begrüßt die Anwesenden und weist kurz in den Ablauf der Zielgruppentagung ein. Generell existiert eine kameradschaftliche und gute Zusammenarbeit zwischen den Verbänden. Die vorliegende Tagesordnung wird gebilligt. Es erfolgt eine Vorstellungsrunde der Teilnehmer.

TOP 1 Berichte der Interessenvertretungen (Lobbyarbeit)

Zunächst wurde festgestellt, dass der DBwV in seiner politischen Arbeit unabhängig ist. Es gilt nicht mehr das Motto „Getrennt marschieren, gemeinsam schlagen!“, sondern „Gemeinsam marschieren, gemeinsam schlagen!“

Es gibt keine unterschiedlichen Ansätze und zu allen Themen einen gemeinsamen Nenner, der stärker hervorgehoben werden sollte. Daher sind sich die Interessenvertreter bewusst, dass in der Problemwahrnehmung/Kommunikation, zum Wohle der Soldaten und Beschäftigten, eine enge Abstimmung des politischen Handelns weiterhin zweckmäßig ist. Des Weiteren wurden Kooperations Schwerpunkte festgelegt, die der Tagesordnung des Spitzengesprächs entsprechen. Ein wesentliches Ziel dieser Kooperation soll die Stärkung der Rolle der Soldaten und der Beschäftigten durch Beteiligung bei der Neuausrichtung sein.

- Bericht Maj a.D. Thomas Wassmann, OTL Stefan Kirschner, Maj Frank Niggemeyer (Verband der Strahlgetriebenen Kampfbesatzungen)

• Forum der militärischen Luftfahrt als Reaktion auf die schwindende Anzahl an Besatzungen unter Einbeziehung der militärischen Flugsicherung und des militärischen Luftransportes. Derzeitige Aufgabenfelder: Flugstundenproblematik, Drohnen, Eurofighter Ausbildung, schwindende Anzahl Tornados, „Zwangsverpflichtungswelle“ von Jetpiloten da zu wenig BS in manchen Jahrgängen.

- Verband des Militärischen Luftransportes: - kein Bericht

- Bericht Hptm a.D. Bartsch, Hptm a.D. Bernd Decker, OTL i.G. Alexander Goerg (Bundesverband der militärischen Flugsicherung Deutschland):

• Immer weniger Nachwuchs, Sammlung von Erfahrung aufgrund weniger Flugstunden schwieriger, veraltete Technik, 6 Plätze ohne funktionierende Radaranlage, Verlagerung Ausbildung von Kaufbeuren nach Erndtebrück

- OStFw Jakumeit (Vereinigung der Prüfer und Nachprüfer LFz)

• Versuche mehr den technischen Bereich und nicht nur Prüfer abzubilden, wenn Prüfer immer Prüfer d.h. kaum mehr Einfluss auf eigenen Werdegang

Fortsetzung von Seite 19

- Hptm Wagner, Maj Neider (Interessengemeinschaft Bückeberg)

- Entpflichtung von fliegerischem Personal in der Heeresfliegertruppe

TOP 2 Gesprächsrunde mit GenMaj Schelleis, Mi 26.06. 09:00 – 11:30Uhr

- Ausbildung MilFS: Abweichend von der Strukturentscheidung zur Verlegung der Flugsicherungsausbildung nach Erndtebrück erfolgt die Prüfung der Weiternutzung des Ausbildungszentrums in Kaufbeuren im Rahmen ÖPP. Im Zusammenhang mit der bevorstehenden Zusammenführung der Ausbildung MilFS mit der Ausbildung im EinsFüDst Lw besteht aus Sicht des BMFD ein erhebliches Risikopotential in der Parallelität der Vorgehensweise.

Begründet in der bereits bestehenden prekären Personalsituation in der MilFS ist aus h.S. die Kontinuität der Ausbildung vorrangig zu verfolgen. Dies beinhaltet insbesondere auch die Gestaltung der vorgesehenen Realisierungsschritte unter Berücksichtigung der eingeschränkten personellen Kapazitäten an der bestehenden Ausbildungseinrichtung, stark eingeschränkter Unterstützungsmöglichkeiten durch die Verbände und der erforderlichen Planungssicherheit im Ausbildungsverlauf für die Anwärter MilFS.

- Fähigkeitstransfer CH-53 – Umschulung von Personal der Lw von anderen WS auf CH-53, dadurch mangelnde Verfügbarkeit von Personal -> Bruch des Grundsatzes „Soldat / Ziv folgt der Aufgabe“. Strukturreform + Fähigkeitstransfer gleichzeitig. Schließung von attraktiven Standorten zugunsten eines Einödstandortes.

- Aufgabenverteilung neu geschüttelt in den Ämtern. Ansprechpartner und Verantwortlichkeiten neu geregelt. Schleppende Personalentscheidungen dadurch viele Planstellen nicht besetzt.

- Teilbefähigung für Recovery war mal als Übergangslösung für CH-53G/GS bis zur Beschaffung eines neuen WS für max. 5 Jahre gedacht. Jetzt Dauerlösung? Wie Einrüstung des Rüstsatzes GA?

- Flugstundenprogramm CH-53GA schwierig, da

grundsätzlich 50 Jahre altes System (Obsoleszenzen/ Ersatzteile/Personal).

- Eurofighter aufgrund verschiedener Bauzustände leidet ebenfalls schon unter Obsoleszenzen. Auch hier sollte einheitlicher Bauzustand angestrebt werden.

- Europäische Zulassung von Lfz, Bodengerät etc. in D nicht akzeptiert (militärische Musterzulassung). -> laut Gen Schelleis Lösung ins Sicht durch Schaffung einer Behörde, die alle an einer Zulassung in der Bundeswehr beteiligten Behörden vereinigt. Anmerkung Hptm Steinmetz: Es gibt bereits EASA bzw. EMAR die eine europäische Luftfahrtbehörde fordert.

- EASA / EMAR? LUH – A400M || Vereinbarung LBA / LwA?

- MRM? Professionalisierung des Personals vom Zeitanatz sehr sportlich. Wer führt durch? Wer ist Tutor? Logbuch für Prüfer? DP?

- Bessere Ausbildung und Leistung führt zum Beispiel bei fliegenden Besatzungen zeitweise dazu, dass sie von ursprünglich BO 41 auf BS „zwangsverpflichtet“ werden. Dadurch sinkt Motivation bestimmte Ausbildungen zu absolvieren und überdurchschnittliche Leistungen zu erbringen. Nachwuchsgewinnung aufgrund versprochener aber oft nicht durchgeführter Höherqualifizierung schwierig. Um zu verhindern, dass Personal nach Höherqualifizierung umgehend die Bw verlässt, könnte die Zertifizierung hierfür erst zum Ende der Dienstzeit ausgehändigt werden.

- Regeneration Fluglehrer durch Umwandlung BO 41 in BS der Jahrgänge 76 – 90. Lw sucht ohne Rücksprache mit betroffenen Personal ihre BS aus. Leistungsträger versuchen daher, möglichst schlecht zu wirken um Umwandlung des Dienstverhältnisses zu verhindern. Schlechte Transparenz seitens Personalamt welche Bedingungen in den Auswahlkonferenzen dazu führen, welche Jahrgänge/welches Personal als BS gebraucht wird. Freiwilligkeit zur Umwandlung BO 41 zu BS sollte viel stärker berücksichtigt werden. Ausgewähltes fliegerisches Personal muss auch willens und bereit sein, in der Lw Führungsverantwortung zu übernehmen. Hier sollte frühzeitig seitens Personalamt mit Personal

Unser Service für Beihilfeberechtigte: der BS-Tarif

Medikamente sofort – später bezahlen



Zahlpause

6 Wochen zinsfrei für
Beihilfeberechtigte



Fortsetzung von Seite 20

gespröchen und Interessen abgeklopft werden. Sonst geht die Motivation des betroffenen Personals aufgrund unterschiedlicher Lebensplanung des Personals und der Personalführung in den Keller.

Gen Schelleis: Es ist schwierig diese Aussagen zum weiteren Werdegang am Anfang der Karriere zu treffen, da wir im ständigen Wandel begriffen sind. Hier ist größere Flexibilität sowohl seitens des Soldaten als auch des Dienstherren gefordert. Veränderungsdruck wird nicht nachlassen. Planung des Personals sollte nicht im Fokus BO 41 sondern mehr den Dienst als BS haben.

TOP 3 Gesprächsrunde Wehrbeauftragter Mi 26.06. 15:15 – 17:15Uhr

- Der Wehrbeauftragte erstattete Bericht über seine Tätigkeit und Schwerpunkte der letzten Zeit z.B.: Belastung durch Neuausrichtung, Vereinbarkeit Familie und Beruf, Fürsorge auch gegenüber Angehörigen von Soldaten, Personalreserven schaffen unter anderem für DP die vorrangig durch Frauen besetzt sind und Elternzeit in Anspruch nehmen, fehlendes Problembewusstsein von mil. Führern, Regenerationszeiten nach Einsatz, Marine fehlen massiv Mannschaftsdienstgrade, Personalerhöhung, um durch die Struktur zu kommen, Anschubfinanzierung der Reform, Fähigkeitstransfer CH-53 und NH-90 nicht erklärt, schlecht geplant und die Belastungen stehen in keinem Verhältnis zu den evtl. Vorteilen, Personal wurde offenkundig nicht bei der Strukturform ausreichend berücksichtigt, alte Strukturen zerschlagen und alles auf den Kopf gestellt, aber warum? Vorteil nicht erkennbar. Bewährte Einrichtungen wie Zentren wie z.B. EOD in Stetten wurden nach Aufstellung und bewährter Arbeit jetzt wieder aufgelöst, Mieten an Bw Standorten höher als anderswo, daher werden Pendlerunterkünfte (und evtl. Arbeitsplätze) benötigt und sollte durch den Bund geschaffen und den Soldaten zur Verfügung gestellt werden, z.B. in aufgegebenen Liegenschaften mit entsprechenden Standard, auch um den Mietspiegel in den betroffenen Gebieten nicht durch ständigen Wechsel von Soldaten zu verzerren, Host Nation Problematik z.B. Türkei und Mali; deutscher Standard sollte auch mit Beistellung deutschen Materials geschaffen werden können, eigene Fähigkeiten müssen aufgebaut und nicht abgebaut werden.

Trennungsgeld für Unterkunftspflichtige, denen keine Unterkunft zur Verfügung gestellt werden kann. Laufbahnchancen durch die Struktur haben sich deutlich verschoben, hier ist die Quotierung in den Auswahlkonferenzen sehr hinderlich, Ausschreibung von freien Dienstposten auch für Soldaten, bessere und vernünftige Ausplanung von Personal.

- Wechseldienstposten: unterschiedliche Beurteilungssysteme, unterschiedliche Führungskulturen, unterschiedliche Dienstgestaltung wie z.B. Sport, Beschwerdeverfahren, Einsätze von Zivilpersonal.

- Strukturereass, bundeseinheitliche Lehrpläne um Umzugsfolgen für die Kinder von Soldaten abzumildern z.B. in Internaten für Soldatenkinder

- Freiwerdende Liegenschaften dürfen nicht verkauft sondern vorrangig umgewidmet werden und dies darf und muss auch Geld kosten.

- SaZ weiterverpflichten mit evtl. Laufbahnwechsel fast nicht möglich

- Warum hat Lw kurzfristig so hohen Bedarf an Führungskräften (BO 41 Problematik), obwohl sie stark verkleinert wird? Personal, welches die Bw verlassen will, darf nicht und Personal, welches in der Bw bleiben will, kann nicht.

- Personalentscheidungen werden häufig am grünen Tisch ohne Beteiligung der Betroffenen und ohne die familiäre Situation zu berücksichtigen getroffen. Wurde von Personalführern energisch bestritten.

- Personal, welches in den Streitkräften nicht mehr benötigt wird, z.B. fliegerisches Personal, wird ein unattraktiver DP angeboten und das Verlassen der Streitkräfte erschwert.

- Mütter für 3 Jahre nach der Geburt nicht in den Auslandseinsatz schicken könnte zu Nachteilen in der Laufbahnperspektive führen. Väter sollten auch berücksichtigt werden und Laufbahnnachteile müssen vermieden werden. Freiwilligkeit nicht in den Auslandseinsatz aufgrund von kleinen Kindern muss Berücksichtigung finden.



**TOP 4 Gesprächsrunde mit Verteidigungs-
politikern (MdB Hahn CDU/CSU, MdB Dr. Bartels
SPD) Do. 27.06. 09:00 – 11:00Uhr**

- Fähigkeitstransfer CH-53 unter hohem Druck und zeitgleich mit Strukturreform
- Infra Oberstimm/Erding – Umwidmen von Bw Liegenschaften in Pendlerunterkünfte findet nicht statt.
- Zwangsverpflichtung von BO41
- Entpflichtung von fliegerischem Personal der Heeresfliegertruppe
- Personalmaßnahmen im Rahmen der Umstrukturierung unbefriedigend
- Militärische Flugsicherung
- Besseres Personalmanagement
- Attraktivität
- UAV Problematik bzgl. Personal

TOP 5 Positionspapier

Kommunikation, Bericht, Anträge an die Verbände, Öffentlichkeitsarbeit, Presse und Internet

Aufträge:

- Implementierung AG CH-53
- Schreiben von Positionspapieren und Zuleitung an Vors. Lw
- MdB Hahn / Hptm Walrafen den Vorgang Oberstimm zukommen lassen
- Themen für die nächste Sitzung sammeln / vertiefen, Fachpersonal einbinden

Im Original gezeichnet
Steinmetz und Scholz



BO 41 - Wer länger fliegt ist selber schuld

Die Versorgung der BO 41 ist weiteren Angriffen ausgesetzt wie es der folgende Fall beweist.

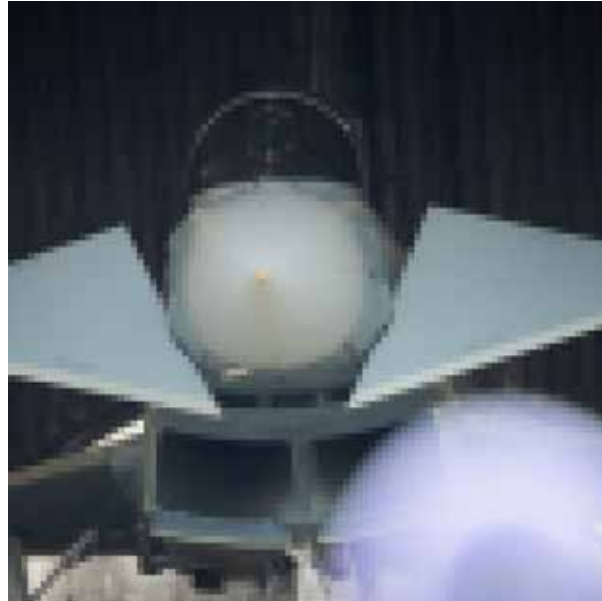
Als ehemaliger BO 41, verwendet als WSO, tatsächlichem Dienstzeitende mit Vollendung des 46. Lebensjahres und Anspruch auf 66 Prozent von Hundert (v.H.) der ruhegehaltstfähigen Bezüge, beantragte Major a.D. B. nach seinem Ausscheiden aus der zivilen Ausschussverwendung als ziviler Mitarbeiter (Flugsimulatorlehrer) der WBV Nord Arbeitslosengeld. Die Bundesagentur für Arbeit (BA) jedoch lehnte die Bewilligung von Arbeitslosengeld mit der Begründung ab, der Anspruch ruhe, da dem B eine "ähnliche Leistung", die Pension als BO 46, die er auch während der Tätigkeit bei der WBV Nord erhielt, zuerkannt worden sei. Zu den "ähnlichen Leistungen" zählten auch Ruhegehälter von Berufssoldaten, die als Lohnersatz gedacht seien und im Allgemeinen den Lebensunterhalt sicherstellen. Darauf, ob die Lebensunterhaltsfunktion im Einzelfall gegeben sei oder nicht, komme es nicht an.

B. erhob, vom VBSK ermutigt und unterstützt, Klage vor dem Sozialgericht Schleswig. Die begründete er folgerichtig mit dem Hinweis auf die Durchführungsanweisungen der Bundesanstalt für Arbeit. Danach ist das Ruhegehalt von Strahlflugzeugführern wegen Erreichens des 41. Lebensjahres keine "ähnliche Leistung", da es nicht zur vollständigen Sicherung des Lebensunterhalts bestimmt sei. Erwiderung der BA: B. sei nicht nach dem 41. Lebensjahr, sondern erst nach Vollendung des 46. Lebensjahres Ruhegeld gewährt worden. Er zähle damit nicht zu dem privilegierten Personenkreis des § 45 Abs. 2 Nr. 6 des Soldatengesetzes, zumal die nach § 44 Abs. 2 Soldatengesetz möglichen Verlängerungszeiten überschritten worden seien.

Diese Argumentation übernahm das Sozialgericht Schleswig mit Urteil vom 03.02.2011, das nicht akzeptiert wurde. Mit der Berufung trug B. vor, allein der Umstand, dass er erst mit Vollendung des 46. Lebensjahres (BO 46) an Stelle der Vollendung des 41. Lebensjahres (BO 41) in den Ruhestand versetzt worden sei und dadurch die Versorgung 66 v.H. der letzten Dienstbezüge erreiche, könne nicht zur Anspruchsbegrenzung führen. BO 41 erhielten lediglich eine Teilversorgung nach dem Soldatenversorgungsgesetz, die bei Eintritt von Arbeitslosigkeit in einem beitragspflichtigen zivilen Anschlussarbeitsverhältnis einen Anspruch auf Arbeitslosengeld nicht ausschließe. Dem folgte das Schleswig-Holsteinische Landessozialgericht nicht. Es wies die Berufung mit Urteil vom 22.09.2013, Az: L 3 AL 10/11 wenig überzeugend als unbegründet zurück.

Das Ruhegehalt als Soldat, das B. nach Vollendung des 46. Lebensjahres beziehe, sei eine der Altersrente "ähnliche Leistung", urteilte das Gericht.

Zwar sei die Versorgungsregelung der Flugzeugführer und Kampfbeobachter in strahlgetriebenen Flugzeugen nach der gesetzgeberischen Konzeption nicht so bemessen, dass sie den Unterhalt des Berechtigten sicherstellt. Dies gelte hingegen dann nicht, wenn Offiziere, verwendet in strahlgetriebenen Kampfflugzeugen als Flugzeugführer oder Waffensystemoffiziere, nicht mit Vollendung des 41. Lebensjahres ausscheiden und eine Pension in Höhe von 55 v.H. der ruhegehaltstfähigen Bezüge erhalten, sondern gem. § 44 Abs. 1 und 2 des Soldatengesetzes (in der bis zum 31. Dezember 1991 geltende Fassung) ihren Dienst freiwillig oder aufgrund dringender dienstlicher Erfordernisse bis zu max. 5 Jahren fortführen mit der Folge,



dass sich ihr Ruhegehalt um weitere 11 v.H. auf 66 v.H. erhöht. Juristisch kühn stellte das Gericht schließlich fest, B. habe in dem zivilen Beschäftigungsverhältnis, in dem er nicht der gesetzlichen Rentenversicherungspflicht unterlag –das auch nicht versicherungsfrei war– keine weitere Versorgung zum Aufbau einer Vollversorgung durch eine gesetzliche Altersrente getroffen.

Das lasse den Schluss zu, dass mit einem Versorgungsanspruch von 66 v.H. der ruhegehaltsfähigen Bezüge der Lebensunterhalt sichergestellt sei.

Das Landessozialgericht war von seiner insgesamt windigen und die Versorgung der BO 41 beschädigenden Begründung wohl selbst nicht überzeugt. Es hat wegen grundsätzlicher Bedeutung der entscheidungserheblichen Rechtsfrage die Revision zugelassen. Nun wäre nach 6 Jahren und zwei Instanzen das Bundessozialgericht anzurufen.



Mehr aktuelle Informationen zur Arbeit des VBSKs auf der VBSK FACEBOOK Gruppe.



Aviation Safety Officer bei UNAMID

Darfur-Konflikt

Bei dem Konflikt in Darfur sind seit 2003 bis 2007 etwa 200000 Menschen umgekommen. Die Vereinten Nationen gehen bei Ihrem Einschreiten 2008 eher von 300.000 Toten und 2,5 Millionen IDP („Internally displaced persons“) aus, die innerhalb der Region vertrieben wurden.

Die bewaffneten Konfliktparteien sind die verschiedenen Volksgruppen in Darfur und die sudanesishe Regierung in Khartum.

Die Forderungen der schwarzafrikanischen Stämmen sind mehr Mitbestimmung im Staat und die Entwicklung ihrer Region. Als eine der bekanntesten Gruppierungen sind wohl die „Dschandschawid“ (arabisch: dschinn „Geist, Dämon“; dschawad „Pferd“) zu nennen, die von der Regierung unterstützt werden. Diese begehen dabei schwere Menschenrechtsverletzungen.

Weiter Hintergründe sind auch unter dem Link: <http://de.wikipedia.org/wiki/Darfur-Konflikt> zu finden.

UNAMID (African Union/United Nations Hybrid Operation in Darfur)

Mit dem Bundestagsmandat vom 15. November 2007 nehmen Deutsche Soldaten und Polizisten Aufgaben in dieser Mission wahr. Das Mandat wurde zuletzt bis zum 31.12.2013 verlängert. Zur Zeit sind das 10 Soldaten und 4 Polizisten, die Ihren Dienst im Hauptquartier UNAMID in El-Fashir ausüben.

UNAMID ist die einzige UN Mission die gemeinsam mit der African Union (AU) durchgeführt wird. Damit ist auch der Großteil der Truppen vom Afrikanischen Kontinent. Diese Tatsache sollte den Friedensprozeß beschleunigen. Diese Hoffnung wurde nicht bestätigt. Die neusten Zahlen gehen mittlerweile von mehr als 3 Millionen IDP aus und weiterhin verlieren täglich Menschen ihr Leben in diesem Konflikt.

Gliederung Aviation Safety UN / UNAMID

Die Gliederung innerhalb der UN ist ähnlich der Gliederung innerhalb der Bundeswehr und hat auch grundsätzlich die gleichen Aufgaben.

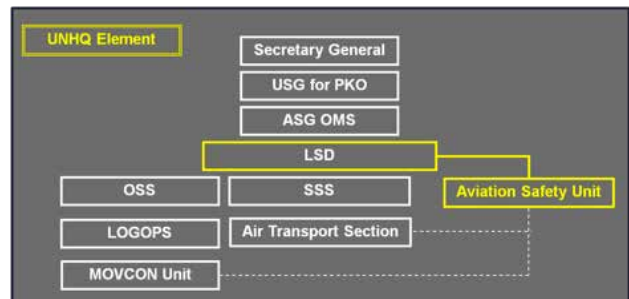


Figure 1: UN Gliederung

Dabei werden als Grundlage die ICAO Dokumente genutzt. In Anlehnung an die ICAO Vorschriften und die jeweiligen Nationalen Vorschriften im Einsatzland, erstellt UNHQ weitere Arbeitsdokumente, Manuals und SOP's. Die Vielzahl der unterschiedlichen

Dokumente erschwert die Arbeit, da auch keine klare Hierarchie vorhanden ist und es immer wieder zu Unstimmigkeiten zwischen den Einheiten kommt.



Figure 2: Arbeitsdokumente für ASO

Insbesondere die Zusammenarbeit mit der Sudanese Civil Aviation Authority SCAA verläuft nicht immer reibungslos. Gerade bei der Genehmigung zum Betrieb der Luftfahrzeuge innerhalb des Sudanesischen Luftraums kommt es immer wieder zu Verzögerungen, deren Gründe meist nicht nachvollziehbar sind. Da aber die SCAA die endgültige Entscheidungsinstanz ist, steht oft die Politik im Vordergrund anstatt operationellen Bedürfnisse.

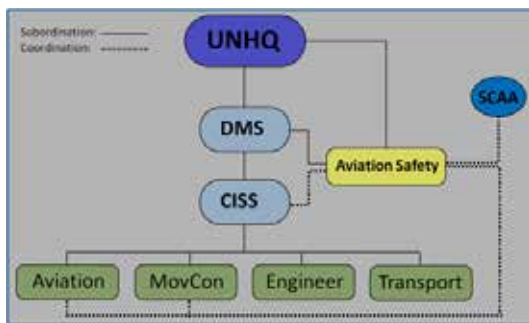


Figure 3: UNAMID Gliederung

Die Aviation Safety Unit (ASU) in UNAMID besteht aus zwei zivilen ASO's und fünf militärischen ASO's und einem Administrative Assistant, der im Zuge der lokalen Unterstützung der Bevölkerung als Local Staff (LS) angestellt ist. Wobei nicht alle militärischen ASO's eine Flugsicherheitsausbildung haben. Um bei UNAMID als ASO eingesetzt zu werden reicht eine fliegerische Qualifikation oder die Tätigkeit als ATC Controller aus. Der Leiter der ASU, der Chief Aviation Safety Officer (CASO) und sein ständiger Vertreter Officer in Charge (OIC) sind die beiden zivilen ASO's. Insgesamt besteht das Team aus 7 ASO's die eine Flotte von 32 Flugzeugen,



Fortsetzung von Seite 29

Fixed wing und Rotary wing, in fünf verschiedenen Sektoren betreuen.

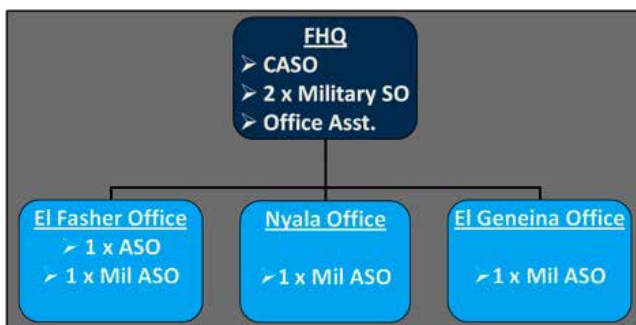


Figure 4: UNAMID ASU Gliederung

Die Unterteilung der Sektoren in East, South, Central, West und North folgt der Gliederung des Kräftedispositivs im Darfur. Die jeweiligen ASU Büro's in EL Geneine und Nyala sind jeweils für zwei Sektoren zuständig, während sich das Büro in El-Fashir nur um Sektor Nord kümmert, wobei im Sektor Nord auch der Hauptflugplatz El-Fashir liegt.

Innerhalb der Sektoren ist die Aufgabe der ASO's mit den Aufgaben eines FSO auf Geschwaderebene zu vergleichen. Er legt den Status fest, führt die Inspizierungen durch, sammelt Informationen über das Zwischenfallgeschehen im Sektor, belehrt die Besatzungen über Änderungen, ist der FO Beauftragte des Sektors und leistet Zuarbeit für das FHQ.

Das FHQ ist sozusagen GenFlusichhBw für die Mission, wobei der Director Mission Support (DMS) auch die Aufgaben eines Base Commander übernimmt, zusätzlich zu seinen Aufgaben als Hauptverantwortlicher für die gesamte Logistik, dem alle am Flugverkehr Beteiligten Einheiten unterstellt sind, und führt alle Daten zusammen, erstellt die Statistiken, publiziert die Flugsicherheitszeitung und Poster, erstellt das Flugsicherheitsrahmenprogramm (Accident Prevention Program APP) und führt die Quartalssitzungen durch. Zusätzlich werden durch das FHQ alle Besatzungen und alle Missionsteilnehmer gebrieft. Dies findet Routinemäßig bei den wöchentlichen Ausbildungskursen für die neu zuversetzten Soldaten, Polizisten und Zivilisten statt.

Aufgaben des ASO

Die Aufgaben unterscheiden sich nicht viel zu den Aufgaben eines FSO in Deutschland auf der Ebene GenFlusichhBw. Außer man wird als ASO in den Sektoren eingeteilt. Dies ist aber in dem Mandat für die Bundeswehr nicht vorgesehen. Als Deutscher ASO nimmt man die Aufgaben im Hauptquartier FHQ UNAMID wahr. Die meiste Arbeit wird daher am Rechner erledigt. Praktische Anteile ergeben sich nur im Falle dessen, dass der verantwortliche Sektor-ASO vertreten werden muss, oder mit andere Aufgaben gebunden ist, und nun das FHQ die Teamsites und die dazugehörigen Helicopter Landing Sites (HLS) inspizieren muss.

Die gesamte Infrastruktur des Internationalen Flugplatz El-Fashir (HSFS) wird von der Sudanesischen Seite bereitgestellt und betreut. Es ist natürlich sehr ungewohnt, dass die Bewegungsfreiheit auf dem Flugplatz nicht gegeben ist. Somit ist der praktische Anteil der Arbeit sehr gering.

Gewöhnungsbedürftig ist auf jeden Fall, die Auslegung der Internationalen Vorschriften, bzw. deren Umsetzung. Gerade was Ramp Management und FO Kontrolle und auch FOD Prevention angeht, kann hier nicht der Maßstab angelegt werden, der eigentlich gefordert ist. Zwar sind alle notwendigen Geräte und auch das Personal vorhanden, aber die Einstellung nicht. Immer wieder kommt es daher zu FO related Zwischenfällen.

Zusammenfassend muss gesagt werden, dass die Arbeit nicht dem Standard entspricht, den wir aus Deutschland gewohnt sind. Aber gemessen an den Rahmenbedingungen und den Umständen wird das Best mögliche Ergebnis erreicht.



**Der Kaffee
zum
Lutschen
aus der Apotheke**



Deutscher BundeswehrVerband

EXTRA

Januar Tarif- und Besoldungsrunde 2012

Wir.Dienen.Deutschland. Das müssen wir uns aber auch leisten können

Soldaten, Beamte und Richter sollen mehr für ihren Dienst erhalten. Dafür macht sich der Deutsche Bundeswehrverband stark. Für die Tarifverhandlungen für die Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst und die anschließende Besoldungsrunde fordert die Interessenvertretung aller Soldaten 6,5 Prozent höhere Bezüge.

In den vergangenen zehn Jahren hat die Teuerungsrate jede Besoldungsanpassung mehr als nur aufgezehrt“, sagt der DBwV-Bundesvorsitzende, Oberst Ulrich Kirsch. Zuletzt haben die Soldaten unterm Strich gar Einkommensverluste hinnehmen müssen. Zwar hat es zuletzt zwei Prozent mehr gegeben, die Preise sind jedoch allgemein um weit mehr als drei Prozent gestiegen – die für Energie binnen sechs Jahren gar um mehr als ein Drittel.

Eine lineare Anhebung der Besoldung nutzt nicht bloß den Empfängern, also den aktiven Beschäftigten und den Ehemaligen – sie stärkt zugleich Binnennachfrage und mittelständische Wirtschaft. Eine Einmalzahlung wird es mit dem Deutschen Bundeswehrverband übrigens nicht geben.



Das Leben wird immer teurer, die Preise für Energie – etwa für Diesel und Benzin – steigen mitunter im Tagesrhythmus. Nach moderaten Anpassungen der Bezüge, die der allgemeinen Teuerung kaum mehr nachkommen, ist es endlich wieder einmal Zeit für ein paar Euro mehr.